SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 16 minutos)

La Comisión de Educación y Cultura del Senado tiene el gusto de recibir a los representantes de la UNASEV -Unidad Nacional de Seguridad Vial- concretamente al licenciado Lauro Paulette, Director del Departamento de Formación, Capacitación y Responsabilidad Social, y a la doctora Karina Di Castro, integrante del Departamento Jurídico, a quienes hemos invitado a propósito del proyecto de ley por el que se crean normas para la incorporación de la educación vial en el sistema educativo formal uruguayo.

Antes de comenzar la reunión y de que ustedes ingresaran a Sala mantuvimos un breve intercambio de opiniones en el que el señor Senador Rubio nos informaba acerca de los avances que se habían logrado en el período anterior en materia de educación vial. Me refiero, por ejemplo, a las medidas relativas al uso de cascos y al esfuerzo que se está haciendo en ese sentido, habida cuenta del número de accidentes de tránsito que están ocurriendo en nuestro país.

SEÑOR PAULETTE.- Buenas tardes a todos.

En nombre de la UNASEV deseamos agradecer a la Comisión la posibilidad que nos brinda de acceder a este ámbito para intercambiar ideas sobre este tema e intentar alcanzar soluciones, que en definitiva es lo que nos importa. Como todos sabemos, existen muchos diagnósticos, pero en este momento precisamos soluciones eficientes, que nos permitan posicionarnos de aquí a los próximos quince o veinte años con medidas que ayuden a paliar definitivamente el problema de la siniestralidad vial.

Nuestro Presidente, el doctor Barrios, ha sido contumaz y se ha expresado reiteradamente ante esta Casa, sobre todo en lo que tiene relación con la situación siniestral y con los datos que corresponden. Como saben los señores Senadores, este problema es la primera causa de muerte de jóvenes hasta 35 años, pero también de niños y, por lo tanto, de adolescentes. Si calculamos una paramétrica, esto nos está hablando de un país que en unas decenas de años no tendrá gente joven para trabajar. Esto va a provocar que no tengamos un país locomotora, como el que estamos buscando, sino que, por el contrario, cuando más precisemos población económicamente activa, vamos a tener un tremendo gasto social, que es lo que, en definitiva, esto representa. Digo "gasto social" en términos incluyentes, o sea, desde el punto de vista de lo que significa el ser humano como tal -que es lo primero a tener en cuenta- pero también desde ese otro ángulo, que tiene relación con el costo que esta situación genera para nuestro país. Estamos hablando de cifras realmente asombrosas, de varios centenares de millones de dólares. Y esto no para, sino que continúa. Mientras nosotros estamos aquí buscando soluciones, sigue falleciendo gente, las personas continúan quedando discapacitadas, siguen quedando ciudadanos que no tienen un acceso integral a una mínima formación en los valores, los principios y lo que debe ser una sana convivencia para que en el futuro, luego de cursar el sistema educativo -que es lo que hoy nos trae a esta Casa- puedan ser conductores y peatones más prudentes, responsables y amigables con la sociedad en la que viven. Nos guste o no, la violencia general y el problema de la siniestralidad son de magnitud mundial, y han llegado para quedarse. No en vano estamos cursando -Uruguay está asistiendo- el decenio de acción para la seguridad vial propuesto por la OMS.

Para nosotros, la base fundamental en la que tenemos que enfocarnos en lo que responde a la formación de valores es indeclinable y espero que compartan la idea de que no se puede esperar una nueva generación de uruguayos y uruguayas conscientes de lo que representa el uso del espacio de tránsito como ámbito colectivo de intercambio, de acción no individualista, si no proponemos una intervención en el sistema educativo de acá al futuro. Y no de forma eventual, sino de manera especialmente sólida, firme y que responda a criterios a partir de los cuales se pueda planificar y evaluar si funcionan para así modificar las acciones.

No es mi propósito comparar, pero en cierta oportunidad una persona cuestionó si era necesario o no trabajar la educación vial en el sistema educativo y manifestó que no era una disciplina y que, por lo tanto, no estamos acostumbrados. Si hiciéramos un balance acerca de lo que deberíamos brindarle como sociedad a nuestros educandos para que se desenvuelvan en la vía pública, aun aceptando que las ciencias naturales, las ciencias exactas y las ciencias humanas en general son muy importantes, comprenderíamos que nadie se muere -o, en el mejor de los casos, nadie queda en una silla de ruedas- por saber un poco menos de biología o de matemática siendo joven, un niño, o un adolescente. A los parapléjicos no los vemos; los que logran sobrevivir están en sus casas, en los dormitorios, a oscuras. Considero que siendo este problema la principal causa de muerte de toda nuestra juventud, deberíamos intervenir en la formación del ciudadano. ¡Claro que la educación vial tiene ganado el espacio en el sistema educativo! ¡Debe tenerlo! La inclusión de este tema en el sistema educativo sería un buen planteo para reflexionar.

El tema de la seguridad vial se estableció y se configuró, primero, a través de la ley que la habilitó en el 2007, y a partir de 2008 tuvo un funcionamiento acorde con los primeros equipos técnicos; desde el principio se vio esta necesidad. Algunos de nosotros hace más de veinte años que estamos trabajando en esto junto a la Policía Caminera, al Cuerpo de Policía de Tránsito, a los Inspectores de Tránsito de las Intendencias de los diferentes departamentos del país que han hecho cruzadas y, sobre todo, junto al colectivo docente, que ha hecho megacruzadas para vincular los conceptos de seguridad vial como ha podido dentro del aula y de la formación comunitaria, tratando de llegar a la familia. Sin embargo, debemos ser sinceros y admitir que nada de eso ha dado resultado. ¿Por qué? Porque es fragmentado, aislado, lo tienen solo algunos, no se puede planificar ni evaluar resultados. Las acciones que se realizan aisladamente no nos sirven de nada como país, porque lo que hacemos es gastar recursos humanos y materiales, y después no podemos saber si los resultados fueron buenos o malos. En definitiva, en cuanto a lo que proponemos nosotros tampoco podemos rendir cuentas y decir, por ejemplo, que hemos fracasado al proponer nuevas soluciones.

A partir de entonces, la Unidad Nacional de Seguridad Vial -y, en aquel momento, la Cámara de Educación Vial, Comunicación Social e Investigación, que fue el primer órgano que empezó a entender en el asunto- tomó conciencia de esto y lo primero que decidió fue crear un ámbito ampliado donde todos los actores de la educación y el sistema educativo formal, así como también los informales, pudieran conocer en qué medida precisamos que el sistema educativo enseñe acerca de la disciplina de la educación vial. Esa mesa de trabajo, a excepción del Consejo de Educación Técnico Profesional, que no nombró delegado, estuvo integrada por representantes del CODICEN, por el Consejo de Educación Inicial y Primaria, el de Educación Secundaria, por FUM-TEP -que integra a maestros y trabajadores de magisterio- y la Federación Nacional de Profesores de Enseñanza Secundaria. En esa mesa discutimos durante un buen tiempo, incorporamos los insumos y decidimos que no era suficiente la opinión de los representantes de las instituciones y que se requería el compromiso de sus autoridades. En ese sentido, se ideó una encuesta nacional para actores del sistema educativo formal e informal que se remitió a cada una de las autoridades -incluidos los sindicatos- para que se expidieran sobre la situación, nos contaran qué les parecía y lo firmaran para que se transformara en un compromiso y no quedara solamente en palabras. Efectivamente, hubo un compromiso y las conclusiones fueron un insumo fundamental para que comenzáramos a trabajar ese año y para permitirnos estar hoy aquí. De esa encuesta se concluyó que la inclusión de la educación vial en el sistema educativo uruguayo era algo muy necesario.

En este sentido, se estableció que era de alta prioridad la inclusión de la educación vial en los proyectos curriculares educativos y las propuestas áulicas. La implementación de la educación vial es posible desde diferentes contenidos ya existentes en el sistema educativo, pero es necesario el fortalecimiento del colectivo docente en la preparación, la capacitación y en los aspectos informativos y metodológicos de la educación vial, así como es necesaria la creación de una batería de recursos para el tratamiento de la disciplina con los alumnos. También fue unánime la opinión acerca de que debe estimularse la educación vial desde diferentes dimensiones en concordancia a las líneas actualmente definidas en los programas educativos y proyectando mejoras de futuro. Esta acción debe complementar la participación activa de todos los agentes del sistema en sus respectivos roles y posibilidades. También se concluyó que debe existir la inclusión de este tema en las propuestas programáticas, que se deben concebir materiales de apoyo docente y, un punto no menor -que generó un debate intenso en el seno de ese ámbito de trabajo- que la educación vial debe ser impartida por los docentes de niveles ya existentes y preparados de forma adecuada para esta instancia.

Por otra parte, hubo un consenso claro en que la educación vial debía formar parte de la educación curricular de los estudiantes de Magisterio y los maestros en ejercicio. Un último aspecto a destacar, de una cantidad de elementos que seguramente conocen los señores Senadores porque me estoy refiriendo a un documento público que figura en la página de la Unidad Nacional de Seguridad Vial -si no lo está, se puede descargar fácilmente y así podrán contar con insumo para vuestro trabajo- es que la educación vial debe ser implementada a través de un modelo transversal. Este es un tema muy técnico que los docentes -observo que hay una docente en este ámbito- tienen claramente incorporado por el trabajo que se realiza en Magisterio. Este concepto lo podemos resumir diciendo que todos los temas que tratemos en nuestra vida educativa tienen un punto de conexión con la seguridad vial y los valores en la vía pública. No es necesario inventar muchas cosas, sino que simplemente debemos tratar de desprender de cada uno de los temas los elementos para poder trabajar. Esto es, ni más ni menos, el trabajo transversal. En realidad, es la tarea que hacen diariamente los maestros y por eso también fueron tomados como modelo.

A partir de estos insumos -que para nosotros fueron básicos y fundamentales, porque fueron la expresión de los legítimos autores- decidimos preparar metodológica y técnicamente a los docentes que así lo desearan. Este año, UNASEV cumple su cuarta edición en la capacitación a distancia de docentes en educación vial, y eso se ha logrado gracias a que empezamos a establecer acuerdos marco con otros actores del Estado que nos pudieran fortalecer porque nosotros prácticamente no disponemos de ningún recurso; lo que sí tenemos es capacidad y buena creatividad para buscar aquellos ámbitos donde el Estado puede retroalimentarse para así poder ayudar. Desde el principio, el Ministerio de Educación y Cultura -olvidé mencionar que fue la Cartera actora en esta mesa- se apoderó de esta idea y puso a disposición toda la plataforma del área virtual para el diseño de la formación para maestros. Cabe acotar que se trata de una formación económica, pues no requiere horas presenciales, lo que evita traslados y problemas. Así, se abrió una pequeña ventana para comenzar a trabajar en el tema.

Quiero señalar que esto ha tenido un éxito fenomenal, porque no se trata de incluir la formación en cuarto año, sino que estamos preparando a docentes en el ámbito público y privado. Incluso, hemos tenido pedidos de docentes extranjeros para integrarse al aula, aunque no los hemos aceptado porque todavía no definimos el tema de la intervención de docentes de otros países en nuestras preparaciones. De cualquier manera, reitero que hemos recibido propuestas porque hay interés en plegarse a esta experiencia. En definitiva, estos egresados trasmiten su conocimiento y sus conceptos en los centros educativos y, además, debemos tener en cuenta las intervenciones que brindamos puntualmente a institutos docentes o educativos que requieren la preparación de acciones concretas de educación o seguridad vial.

Sumado a esto, trabajamos en un programa de formación ciudadana en seguridad social. Se trata de una herramienta que se diseñó con la participación de ANTEL y, concretamente, opera a través del Ente para formar ciudadanos, o a nivel presencial, con un docente que dicta las clases. De esta forma, en diez horas un ciudadano común puede aprender las ideas generales para tener un buen relacionamiento con el espacio del tránsito. Cabe aclarar que tenemos otra cantidad de ofertas y opciones para ir formando a los ciudadanos, pero debemos tener presente que estamos hablando de formar generaciones sólidas para el futuro, y una cosa son los adultos y, otra distinta, los niños. Estos últimos son, sin duda, la promesa de todo este emprendimiento. Digo esto porque si las acciones son aisladas, caen en saco roto, por decirlo de alguna manera. En consecuencia, las fuerzas se concentraron en los insumos de esta encuesta que reclama la intervención programática y firme en la currícula y en la intervención diaria de esto como tema.

No vamos a mentir a los señores Senadores; surgieron grandes problemas. El sistema educativo uruguayo tiene varios niveles diferentes de relacionamiento y de acción. No es lo mismo cómo se generan las relaciones entre la acción que involucra al Consejo de Educación Inicial y Primaria y la que involucra al Consejo de Educación Secundaria o al Técnico Profesional. Cada uno tiene identidades y elementos particulares que hacen que la operación sea específica en cada caso. Justamente, las identidades son muy importantes para nosotros, porque no hay soluciones *tábula rasa.* No se trata, simplemente, de determinar la manera de instrumentar la incorporación de la educación vial en el sistema educativo, empezar a aplicar eso a partir de mañana y ya está todo solucionado: niños y jóvenes aprenden a convivir en el tránsito y nosotros miramos para otro lado. No es tan sencillo; ¡ojalá lo fuera, pero no lo es!

Entonces, después de fundamentar esta situación, observamos claramente que debíamos reflejar la realidad que recogimos del propio trabajo con los docentes. Concretamente, pudimos constatar que Primaria tiene determinadas características, Secundaria tiene otras, y la Educación Técnico Profesional tiene similitudes con Secundaria. Por tal razón, no podemos actuar de una manera lisa y llana. Por lo pronto, los maestros tienen claro cómo es trabajar transversalmente; para ellos es muy sencillo, porque vienen ejercitándose desde hace muchos años y se integran rápidamente. Pero lamentablemente no podemos proceder de la misma manera con Secundaria, donde la fragmentación y la propia estructura enciclopedista de cómo se administra el conocimiento hacen que la transversalidad sea difícil. Igualmente, existen espacios de transversalización que han sido y son exitosos, pero no es lo mismo que trabajar, por ejemplo, a nivel de Educación Primaria, donde es mucho más sencillo.

Por esta razón, en el proyecto elevamos una propuesta concluyendo que debe haber un espacio aparte que se utilice para trabajar este tema como materia, filtrándose a la vez transversalmente al resto de las materias. En suma, la transversalidad siempre es nuestro eje, pero el medio para lograrla es diferente. Por eso, para el sistema de Educación Secundaria planteamos la existencia de una *currícula* específica de formación y ciudadanía en seguridad vial, y lo mismo para el Instituto Técnico Profesional. Tenemos claro que esto no tiene razón de ser si no es con la intervención de los actores educativos, y por eso fuimos muy cuidadosos en determinar que es el CODICEN -esto es, las legítimas autonomías del sistema educativo- el que debe encargarse del control de las propuestas y del trabajo en el diseño de lo que se necesita para llevar adelante este instrumento. Asimismo, la Unidad Nacional de Seguridad Vial propondrá técnicamente lo que se requiere, porque el mandato jurídico en su articulado se lo permite. Sin embargo, debe quedar claro que, para nosotros, el respeto a las autonomías es trascendente y por eso consultamos y elevamos con anterioridad todos los antecedentes del Poder Ejecutivo a cada uno de los Consejos, para que ellos pudieran expedirse y nos brindaran sus aportes. Es más, hasta el día de hoy estamos recibiendo sus aportes, ideas y sugerencias, lo que está muy bien.

En resumidas cuentas, he dado un pantallazo de los casi cuatro años que hemos trabajado. Si bien se dejan muchas cosas por el camino, lo importante es fundamentar el por qué de la necesidad de esta iniciativa: de aquí a quince años no tenemos forma de soñar con un grupo de nuevos adultos en el espacio del tránsito si no se adquieren los conocimientos desde la base. Los señores Senadores pueden comprobar esto con sus hijos pequeños, sobrinos o nietos, al ver cómo ellos nos enseñan a nosotros educación ambiental y cómo nos marcan los errores cuando vamos manejando. Muchas veces nos preguntamos quién le dijo a ese niño todo eso, e incluso nos enojamos, pero la realidad es que esa es la herramienta que va a generar un cambio. Lamentablemente, debemos decir que los adultos estamos en una situación complicada y sólo queda tener un poco de mano dura y reeducarnos, dado que ya estamos formados y tenemos valores fuertes, a veces no del todo buenos. Entonces, la idea es apostar a quienes todavía no los tienen.

A su vez, el legítimo actor para llevar todo esto adelante es el docente. Queremos dejar bien en claro que, a nuestro entender, son los docentes los que tienen la formación metodológica, didáctica y pedagógica necesaria para desarrollar procesos educativos sustentables, construyendo conocimiento y aprendizaje sustentable. Se requiere de educación técnica, sí, pero en ello no hay ningún problema porque se suple; sin embargo, la formación docente no. Esto no significa que otros actores no puedan participar; todo lo contrario, porque también son parte de la comunidad. La educación vial se apoya en tres parámetros: institución educativa, familia y comunidad, pero el primero es el engranaje que moverá a los otros dos. En la comunidad estamos todos: padres, madres, policías, inspectores de tránsito, vecinos, vecinas; todos actuamos, pero la institución educativa debe volver a tener el grandísimo honor -debemos volver a permitírselo- de ser el motor de cambios culturales de este país.

Esto es cuanto quería decir y, obviamente, estoy abierto a las preguntas que los señores Senadores deseen realizar.

SEÑOR RUBIO.- Quizás sería interesante que se hiciera un breve *racconto* de la experiencia que ustedes han tenido hasta ahora, e incluso de algunas de las líneas de acción y el impacto que han tenido, si es que así fue.

A su vez, me gustaría escuchar algún comentario sobre el articulado del proyecto de ley para ayudar a una mejor comprensión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Complementando lo que decía el señor Senador Rubio, entiendo que el proyecto está muy orientado a marcar los distintos niveles en los que va a ser impartida la educación vial, como así también la obligatoriedad y las competencias de cada institución y, a la vez, establece la creación de una Comisión Coordinadora.

Ahora bien; confieso que, en lo personal, nada sé sobre los contenidos de la educación vial. Entonces, dada la importancia que asumiría un proyecto de este tipo, me gustaría saber qué es lo que se enseña a los niños cuando se habla de educación vial; es decir, ¿se les enseña cómo conducir o cómo manejarse en la calle?

Por otra parte, si se tiene algún material acerca de lo que ya se ha impartido -aquí se habló de un material audiovisual, por ejemplo- sería bueno que se nos lo hiciera llegar.

Por último, solamente por curiosidad, quisiera formular una pregunta respecto a los principales causantes de inseguridad, que son los conductores de automóviles. Sé que esto no tiene que ver con el proyecto de ley, pero quisiera saber si hay algún tipo de iniciativa de la Unidad Nacional de Seguridad Vial en el sentido de trabajar sobre este tema con las academias de choferes y con los conductores. Estoy pensando en una educación no solamente a nivel formal, sino que forme parte de las competencias de quienes más accidentes causamos, que somos los conductores de vehículos.

SEÑOR DA ROSA.- Quisiera saber si nuestros invitados creen conveniente que la educación vial pase a ser un tema a incluir en los programas de educación. Aquí se ha planteado que los mismos docentes que imparten la enseñanza sobre determinada materia deben ser quienes se ocupen de este tema, pero me interesaría saber cómo se resolvería la cuestión de la instrumentación y el armado de los programas. Digo esto porque, en virtud de la falta de experiencia, tal vez no sea muy fácil que hoy en día, dentro del círculo docente, exista la capacidad de formación de los contenidos a ser impartidos, los que además dependerán del ciclo y de la edad escolar o liceal. De cualquier manera, en principio tengo un punto de vista favorable. Me parece que los contenidos educativos deben adecuarse a las realidades de los tiempos.

Es evidente que hace cien años a nadie se le hubiera ocurrido incluir en el contenido de un programa educativo el tema de la educación vial porque, sencillamente, el problema no estaba planteado, y mucho menos con la intensidad que tiene hoy en día. Pero actualmente se trata de un problema muy serio. Entonces, como ocurre en tantas otras cuestiones, la base está en la educación. La realidad es que casi el cien por ciento de los problemas de la sociedad, del hombre, está siempre en la raíz, que es la educación. En ese sentido, me parece que estamos ante un proyecto interesante, que creo vale la pena estudiar e hincarle el diente. Pero insisto en que es muy importante saber cómo se van a instrumentar los programas.

SEÑOR PAULETTE.- Agradecemos que se nos planteen todos estos problemas, porque es la manera en que surgen las soluciones. Trataremos de responder en el tiempo de que disponemos.

Ante todo, debemos tener claro que en el año 2007 surgió un cambio en el modelo de tratamiento de este tema a nivel del país, y es evidente que esto responde a una nueva concepción del Gobierno en el enfoque de esta realidad. Sin duda, este no es un tema menor en absoluto. Nosotros estamos hace más de veinte años en esto, vimos pasar la CONATRAN y conocemos el esfuerzo que muchos ciudadanos hicieron para tratar de solucionar el problema, lo que no se logró. La realidad es que no se pudieron hacer las coordinaciones; a veces no se trata sólo de un tema de dinero, sino que hay que tener la capacidad para poder articular y gestionar. En fin, como decía, en el año 2007 el país tomó un impulso muy importante y esta Casa dio, justamente, el empuje final, al promover dos leyes que permiten que hoy estemos aquí discutiendo la posibilidad de que nuestros hijos reciban esta educación para salvarse y salvar a otros de este problema. Para nosotros fue fundamental ese hecho que ya comenté, es decir, que la sociedad y los actores educativos se expidieran.

Preparar gente para el trabajo en educación vial no es sencillo, pero no es complejo cuando nos remitimos a experiencias exitosas en otros ámbitos. No podemos ser infieles a nuestros aspectos técnicos y a nuestra formación, pero hay un legado y un modelo muy importante que nos ha dejado el sistema español, que a partir de los años noventa revolucionó el sistema educativo, incorporando la educación vial como un aspecto relevante dentro de la sociedad. Allí se generó un riquísimo historial de pedagogos, psicólogos y educadores que generaron un montón de material que, por suerte, iluminó buena parte del concierto iberoamericano. Uruguay cuenta con técnicos que también decidieron prepararse en esas áreas, porque advirtieron que era un problema que podíamos tratar aquí. Ellos entienden que aprender a estar en el espacio de tránsito es algo -como la palabra lo dice- que se construye y que no viene dado por una ley. El hecho de que exista un policía o un inspector no implica que uno esté preparado para ser hábil en el sistema del tránsito.

A partir de ese elemento, quiero referirme a algunas frases que recogimos justamente para abonar un poco ese concepto. ¿Por qué lo digo? Porque hasta hace 20 años se entendía que la educación vial en el ámbito educativo solo implicaba enseñar las señales del tránsito, qué significan los carteles y para qué son, qué hay que hacer cuando me enfrento a tal señal, qué representa el agente controlador y qué función tiene, pero no había mucha cosa más. Eso era lo que se entendía por educación vial. Al día de hoy estamos en las antípodas de ese concepto.

La frase previa al anteproyecto -que hago nuestra- dice: “Las sociedades seguras son aquellas donde sus individuos crecen y se desarrollan en un clima de respeto a los derechos y las obligaciones de cada uno, un clima de seguridad que se aprecia desde las etapas de socialización más tempranas y se vive como algo natural, no impuesto, propio del desarrollo ciudadano”. Esta es la visión actual que apuesta a un proceso de adquisición de valores donde todo se enraba. Cuando se trabaja en educación vial no se enseñan solo los carteles -porque en algún momento de tu vida te enfrentarás con lo que ellos quieren decir- sino que se enseña a ser ciudadano, a convivir, a cuidar tu cuerpo, a defender tu vida, a amar tu vida y la de los otros, porque esto es de todos y si uno lo lastima, nos lastima a todos. Esto parte de una visión sistémica. El tema del tránsito no se entiende como enseñar a partir de un libro con carteles, sino como un fenómeno multifactorial donde intervienen muchas disciplinas. Obviamente, converge la promoción de salud, todas las materias que tienen que ver con los aspectos jurídicos y la regulación del espacio en el tránsito, así como las relacionadas con el aspecto comunicacional. Por ejemplo, los españoles le dan una gran relevancia a ser un consumidor responsable. Si consumo una bicicleta, un ciclomotor o un auto, puedo generar un arma contra otro semejante. ¿Por qué hago este planteo? Porque el ambiente es muy rico y no se remite simplemente a determinadas cosas, sino que abreva en los diferentes conceptos. La propia estructura de la Unidad Nacional de Seguridad Vial tiene que ver con eso, y si observan sus departamentos, está dividida temáticamente. Eso se refleja también en las propuestas.

En cuanto a la pregunta -si no contesto todas las interrogantes, les pido a los señores Senadores que vuelvan a plantearlas- de cómo podemos instrumentar el tema programáticamente, debo decir que la Unidad Nacional de Seguridad Vial ya tiene un programa de formación de docentes que está avalado desde hace dos años por el Consejo de Educación Inicial y Primaria. Hace tiempo que estamos operando con él, lo cual significa que fue revisado por el Consejo y sus técnicos, a partir de lo cual se instrumentó la herramienta para preparar a los maestros. Esto no es una ocurrencia, sino que hay un texto ordenado -me comprometo a alcanzar un ejemplar para cada uno los miembros de la Comisión; hoy lo omitimos por otras cuestiones- a través del cual se instruye a un docente, indicándole qué áreas temáticas debe tratar. Estamos hablando de que deberá tener conocimiento y dominio, justamente, de aspectos que van desde la teoría general de los sistemas, para entender cómo funciona el mundo, hasta elementos de alfabetización audiovisual, para saber cómo decodificar los valores.

Uno podría preguntarse qué tiene que ver un aspecto vinculado a los medios de comunicación con el tránsito. Es posible que, en una primera instancia, no veamos la relación existente, pero hay que tener en cuenta que todo aquello que, de alguna manera, pauta la forma en que vivimos -si nos violenta o no, si nos presiona para tomar decisiones, etcétera- tiene mucho que ver con la manera en que nos comportamos con nuestros semejantes en el espacio de tránsito.

A todo eso se le debe sumar la generación de una cultura vial. ¿Qué elementos la componen? Un maestro debe entrenarse para trabajar con la comunidad en una escuela de puertas abiertas, para entender de física en lo que corresponda a un siniestro en el tránsito, para enseñar cómo

decodificar un producto que represente un valor útil a la ciudadanía para hacer educación vial; de ahí se va a desprender, por ejemplo, un concepto para trasmitir otro. En definitiva, un maestro tiene que estar preparado para saber cómo generar un juego que tenga que ver con esto, que es muy importante.

Entonces, estos elementos son los que atañen a esa formación, y alcanzaremos a los señores Senadores el material correspondiente para que lo tengan en su poder. Hoy van a contar con nuestra primera respuesta en lo que creemos que es el borrador para generar, en estos tres años, la currícula que se corresponda a cada uno de los niveles que así lo requieran. Esto ya cuenta con un aval importante de técnicos del Estado, ya fue revisado; a partir de ahí construimos esta respuesta.

Por otra parte, creo conveniente contestar la consulta formulada por la señora Preside nta relativa a la formación de conductores. La doctora Di Castro está enterada de ese proyecto y puede ampliar y complementar la información en este sentido.

SEÑORA DI CASTRO.- En realidad, como ilustraba mi compañero, no se está trabajando sólo en aspectos de educación vial, sino también en distintas áreas y, en virtud de ello, se han originado diversos proyectos a nivel de las escuelas de conducción.

Nuestra metodología de trabajo apunta a tratar de convocar siempre a todos los actores que, de alguna forma, manifiesten interés en las distintas temáticas relacionadas, a efectos de reflejar las inquietudes de todos y de escucharlos. Si la norma que luego se apruebe surge por consenso, será mucho más aceptada.

En virtud de ello, puntualmente se llevan a cabo reuniones y se trabaja en varios aspectos a la vez, según el escaso cuerpo técnico que tenemos y los tiempos de que disponemos. Sabemos que a veces lo urgente obliga a dejar de lado lo que es prioritario, pero se está trabajando con todas las escuelas de conducción tratando de llegar a una metodología y a una formación en común. Se han tenido en cuenta los contenidos básicos que debe impartir una escuela de conducción y esto se enraba, también, con el tema de la libreta única a la que se tiende. Estamos hablando de un formato único de licencia de conducir y de un examen psicofísico a nivel de todo el país, es decir, que sean iguales en todos lados. En base a ello se ha discutido mucho y ahora se está tomando como modelo España. Quiero señalar que los compañeros que concurrieron a la reunión del diseño en México tomaron conocimiento de que ese país humildemente reconoció que el examen psicofísico que ellos aplican no les está dando resultado.

Nosotros estudiamos los casos de Derecho Comparado, analizamos las experiencias de otros y también la nuestra en cuanto a lo que se ha hecho al respecto en los distintos departamentos. No debemos olvidar que tenemos un país que en cierta forma en algunos aspectos está fragmentado, pese a que existe una Ley de Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional.

Por otra parte, no por darle tanta importancia a la formación de los niños descuidamos al adulto, y tenemos en cuenta también que hoy en día debemos tomar medidas prácticas en cuanto a la siniestralidad.

En virtud de ello es que irán llegando a esta Casa siete proyectos de ley que fueron presentados en octubre de 2010, en la Semana de la Seguridad Vial, y que van desde esta iniciativa puntual de educación hasta solicitar la implementación de una cebra ante la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado; también apuntan a trabajar sobre un régimen punitivo en el que el infractor pague lo mismo aquí o en Artigas y sobre normas varias que en sus disposiciones atiendan temas tan puntuales como el sistema de sujeción de niños en los vehículos -algo que se demanda mucho socialmente y por distintas fundaciones- el transporte de niños en motos y el cinturón de seguridad en el transporte de mediana y larga distancia. Se procura que los vehículos sean cada vez más seguros y que no por eso el costo se traslade al usuario. A su vez, se pretende que se incorpore el sistema de *airbags*, el apoyacabeza y el ABS.

Hay siete anteproyectos que se encuentran en instancias distintas: algunos ya han llegado a esta Casa, otros están siendo evaluados en la oficina de Jurídica de la Presidencia, pero en algún momento van a llegar. Esto es para ilustrar el contexto en el cual estamos trabajando.

SEÑOR PAULETTE.- Para complementar la información les comento a los señores Senadores que estamos trabajando en el Manual Nacional del Conductor de la Unidad Nacional de Seguridad Vial. Como es sabido, existe una publicación de instrucción para el ciudadano que aspira a tener la licencia. En algunos lugares hay una publicación que tiene muchos años, que cumplió en su momento con un aspecto muy importante, pero que al día de hoy debe ser *aggiornada*. Creemos que es importante que, además de hablar sobre cómo debe comportarse un conductor, hay que tratar temas tan importantes como saber qué tiene que hacer un conductor ante un siniestro de tránsito o cómo actuar cuando estamos con las emociones alteradas. Esta información no puede darse en diez o doce hojas, sino que se trataría de volúmenes importantes de información que hay que aprender a gestionar. Actualmente estamos construyendo el Manual Nacional del Conductor -que no es una tarea sencilla- junto con representantes de las academias de conducir, de las autoescuelas que han formado al público, y las Intendencias que se han acercado para darnos su posición. Esta es una tarea faraónica, ya que se pretende formar al ciudadano en todos los aspectos de manera integral. Como ha dicho la doctora Di Castro, no es solo un aspecto. Nos preocupa el recambio generacional porque en la paramétrica en que vamos, el futuro es incierto y complicado. Pero esa población está; tenemos que atender a los adultos, al vecino y a la vecina. Realizamos una gestión en el interior a través de las unidades departamentales de seguridad vial, recibimos insumos, los técnicos viajan constantemente para tratar de brindar asistencia a las instituciones y generar propuestas ordenadas que den un mínimo resultado y se puedan evaluar. Repito: esta es una tarea muy importante. Hay realidades diferentes en algunos sectores del país, aunque muchas veces creemos que no es nuestra realidad. Tenemos que querer al país como es, y trabajar para que las realidades se amalgamen en grandes ejes articuladores; a esto nos referimos cuando hablamos de formar y preparar.

SEÑORA DI CASTRO.- Voy a hacer una pregunta de estilo. Durante el tiempo de trabajo con las instituciones hemos recibido alguna devolución.

SEÑOR PAULETTE.- Concretamente, el CODICEN nos ha hecho llegar nuevas ideas para enriquecer el proyecto y nos gustaría saber cómo gestionarlas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Les pedimos que nos hagan llegar esa nueva información, porque el proyecto de ley está en esta Comisión. De todos modos, citaremos al CODICEN.

Les agrademos su presencia en la Comisión.

(Se retiran de Sala los representantes de la Unidad Nacional de Seguridad Vial)

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

"Proyectos de ley aprobados por la Cámara de Representantes:

por el que se designa con el nombre de 'María Luisa Anselmi de Lyonnet' a la Escuela Nº 2 de la ciudad de Dolores, departamento de Soriano, dependiente del Consejo de Educación Inicial y Primaria, Administración Nacional de Educación Pública.

por el que se designa con el nombre de 'Joaquín Lencina «Ansina»' a la Escuela Nº 285 de la ciudad de Toledo, departamento de Canelones, dependiente del Consejo de Educación Inicial y Primaria, Administración Nacional de Educación Pública.

Nota remitida por la Cámara de Representantes a la que adjunta copia de la versión taquigráfica de las palabras pronunciadas por el señor Representante Amín Niffouri, por las que

manifiesta la necesidad de construir una escuela de tiempo completo en la localidad de La Puebla, departamento de Canelones.

Proyecto de ley con exposición de motivos presentado por el señor Senador Tabaré Viera por el que se designa con el nombre de 'Profesora Carmen Andrés' al Liceo Nº 6 de la Ciudad de Rivera, dependiente del Consejo de Educación Secundaria, Administración Nacional de Educación Pública."

En el día de hoy tenemos a consideración el proyecto de ley por el que se designa con el nombre "Maestra Ofelia de Horta Campodónico" la Escuela Nº 286 de la ciudad de Las Piedras, departamento de Canelones.

Tengo entendido que este proyecto de ley tuvo una modificación.

SEÑORA SECRETARIA.- El año pasado el Senado aprobó un proyecto de ley que tenía iniciativa del Poder Ejecutivo, pero antes de que fuera sancionado, la Cámara de Representantes aprobó uno que tenía iniciativa de un señor Diputado y al que le dio prioridad sobre el que había votado esta Comisión, por lo que esa Cámara de Representantes archivó el nuestro. El texto que ahora tenemos a consideración, si bien cuenta con el consentimiento de la Administración Nacional de Educación Pública, es de iniciativa parlamentaria. En su momento este tema fue informado por el señor Senador Penadés.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el proyecto de ley.

(Se vota:)

4 en 4. **Afirmativa.** UNANIMIDAD**.**

Ya que el señor Senador Penadés integra esta Comisión y en su momento informó aquel otro proyecto de ley, si todos estamos de acuerdo podríamos designarlo miembro informante.

(Se vota:)

4 en 4. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑORA SECRETARIA.- El señor Opertti solicita autorización para realizar una actividad conjunta entre las Comisiones del Senado y de la Cámara de Representantes para celebrar, en la semana del 8 de agosto, una reunión de media jornada o jornada completa, para profundizar en la discusión sobre propuestas de cambio educativo en el marco de una visión internacional comparada. Se trataría de una instancia de diálogo político sobre la educación y, en particular, sobre los temas curriculares tomando como referencia las preocupaciones de la Comisión.

SEÑORA PRESIDENTA.- Sugiero que veamos la posibilidad de que en esa fecha, a propósito de la visita del sociólogo Renato Opertti y en ocasión de esa instancia de diálogo político, pudiéramos hacer una jornada un poco más extensa para traer a otros expositores, armar otras mesas de discusión y no desaprovechar esa oportunidad. Luego y en conjunto acordaríamos el programa con los temas que nos interesen.

Por otro lado, quisiera comentar a la Comisión que me comuniqué con el doctor Rodrigo Arocena para hablar sobre el seminario o evento que la Universidad desea realizar, en el que presentaría sus planes y programas. Se han hecho los comentarios del caso ante la Comisión de Presupuesto, pero sería bueno que se manejara el tema en el marco de una actividad del Parlamento gestionada por esta Comisión o por ambas. En realidad, el doctor Arocena consulta sobre dos alternativas: por un lado, se podría realizar una presentación breve basada en el fascículo recién publicado "Mirar para ver. Rendición social de Cuentas 2011 de la Universidad de la República"; y, por otro, se podría llevar a cabo un evento de mayor duración sobre las diversas líneas de la reforma

universitaria: renovación de la enseñanza, investigación con prioridad en el desarrollo y en la inclusión social, naturalización de la extensión, transformación de la estructura académica, estrategia de descentralización y regionalización, etcétera.

No sé si los señores Senadores prefieren una sesión breve en la que se presente la rendición social de cuentas de la UDELAR, o un evento de una mayor envergadura sobre la reforma universitaria.

SEÑOR AMORÍN.- Comenzamos por una reunión breve y luego vemos.

SEÑORA PRESIDENTA.- En ese caso, fijaremos una reunión con los representantes de la Universidad.

Por otro lado, quisiera comentar a los señores Senadores que el señor Gómez remitió la información que le fuera solicitada en la última reunión sobre escuelas con problemas de infraestructura o con necesidades edilicias.

Queda pendiente la coordinación de la visita.

SEÑOR AMORÍN.- Deseo saber qué ocurrió con la Carpeta correspondiente a la Agencia para la Promoción y Asesoramiento de la Calidad de la Educación Terciaria, o APACET.

SEÑORA PRESIDENTA.- Al respecto existe una controversia sobre la conformación de los órganos directivos. Cuando esta se resuelva o finalice la negociación, retomaremos el análisis del proyecto de ley en la Comisión.

SEÑOR DA ROSA.- Si no me equivoco, el tema volvió al Poder Ejecutivo y allí se estaría dilucidando.

SEÑORA PRESIDENTA.- Eso es correcto, señor Senador.

Consulto a los señores Senadores cómo continuamos con el abordaje del proyecto sobre educación vial. Si no me equivoco, la Fundación "Gonchi Rodríguez" se ocupa del tema y el CODICEN también está preocupado por todo lo que ocurre en ese sentido.

SEÑOR DA ROSA.- Antes que nada creo que habría que invitar a las autoridades del CODICEN, quienes delegarán la representación en quien crean conveniente.

SEÑORA PRESIDENTA.- A pesar de la larga exposición que hicieron nuestros invitados, no me quedan claros los contenidos de esta iniciativa. Por lo tanto, me gustaría recibir un poco más de información sobre el tema.

En este sentido, se harán las consultas del caso.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 17 y 8 minutos.)